notiziario della SAT DLF Udine

Numero 6 Anno 2 (3) Settembre 1997

LE NOVITA' DELL'ORARIO FERROVIARIO ESTIVO

Tradizionalmente, il periodo tra fine maggio ed inizio giugno si segnala all'attenzione per il cambio dell'orario ferroviario in tutta Europa e coincide con l'apporto delle principali novità nei collegamenti su ferro nazionali ed internazionali, che vengono poi confermate con l'orario invernale.
E' anche ormai consuetudine che questa pubblicazione dedichi spazio per fare un'analisi, più o meno dettagliata, sulle variazioni apportate, con uno sguardo non solo agli orari ma anche alle composizioni dei vari treni, aspetto che sicuramente attira di più l'attenzione: occorre però subito precisare che gli standards delle composizioni osservate dallo scrivente possono essere oggetto di variazioni più o meno consistenti a causa di fenomeni contingenti; tutti ricordano certamente l'esempio dell'EC "Romulus", che da una composizione iniziale di carrozze Eurofima ÖBB (di nuovo modello, fabbricate dalla SGP, quelle con luci di coda sugli spigoli), con intercalata la carrozza Risto-Bar FS, a causa di problemi di condizionamento dell'aria (il clima di Roma è sicuramente più caldo delle fresche brezze viennesi!), si è passati provvisoriamente alle carrozze Z1 FS, composizione che poi è rimasta invariata per tutto l'inverno, ad eccezione della sezione per Salzburg/Linz espletata di nuovo con carrozze Eurofima ÖBB (tipo Z).
Situazione più o meno analoga si è avuta tra dicembre 1996 e marzo 1997, quando le abbondanti nevicate, oltre agli ETR 500, hanno messo fuori uso i convertitori elettronici di centinaia di carrozze FS Gran Confort e Z/Z1, tanto da doverle sostituire negli IC con le "immarcescibili" tipo X (sicuramente tarate anche per i climi freddi) o addirittura con vetture straniere (francamente, era veramente un colpo d'occhio unico poter vedere alcuni IC Milano-Roma composti esclusivamente da carrozze EV 4 delle SBB).

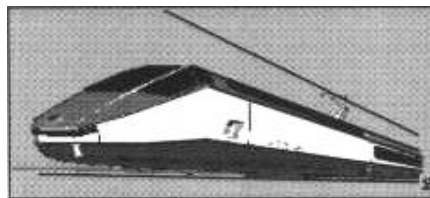
Friuli - Venezia Giulia

Dopo questa necessaria premessa, passiamo ad esaminare le novità introdotte con l'orario estivo FS 1997, la cui parola chiave in regione può essere sintetizzata con il termine "razionalità": infatti, da un lato è stato completato il cadenzamento dei treni IR sulle due linee principali del Friuli-Venezia Giulia (Venezia-Cervignano-Trieste e Venezia-Udine-Trieste), per consentire una facile memorizzazione degli orari da parte degli utenti, rendere disponibile una rete di collegamenti veloci tra i principali centri abitati e permettere un uso corretto dei convogli (treni navetta con carrozze MDVE ed E 652/E 646) a seconda dei posti richiesti per singolo treno offerto; dall'altro, la riduzione di 321 miliardi che la Legge Finanziaria ha determinato nelle disponibilità del Trasporto Locale, ha imposto il sacrificio di alcuni treni regionali che sono stati soppressi anche su relazioni che avevano un certo indice di frequentazione.
Tuttavia, se si pensa che ben 3.500 convogli locali, cioè più della metà del totale nazionale, non trasportano mediamente più di 15 passeggeri (cioè nemmeno la capienza di un minibus), si può ben comprendere come la scure non sia stata proprio così pesante nel Friuli-Venezia Giulia.
Per i collegamenti interni a lunga percorrenza, l'IC "Ippolito Nievo", Udine/Trieste-Roma parte ora nel pomeriggio con arrivo a Termini alle ore 23.05, mentre in senso inverso, dalla capitale il treno lascia le pensiline romane alle ore 15.05 (quindi anticipa di 10 minuti rispetto al precedente orario) mantenendo invariato l'arrivo in regione (due sezioni, una per Udine e l'altra per Trieste) ma peggiorando i tempi di percorrenza.
Per quanto riguarda la composizione del materiale rotabile si possono trovare 4 carrozze di 2ª classe FS Z1 (di cui una salone, tipo BH), 2 Gran Confort FS e la Risto-Bar FS, che però non espleta servizio ristorante, ma solo minibar (da Trieste, la sezione è composta da 1 carrozza Gran Confort e 2 Z1 di 2ª classe); titolare è una E 656 del deposito di Mestre.
L'IC "Miramare" è stato sdoppiato (parte cioè da Trieste, ma ora anche da Udine), anticipa l'orario alle ore 8.17 e prosegue come novità fino a Salerno (anziché Napoli, seguendo l'itinerario via Cassino-Caserta, ma solo verso Sud) dove arriva alle ore 19, dopo circa 9 ore e 30 minuti di percorrenza. Quanto alla composizione del materiale rotabile, essa è più o meno identica all'IC "Nievo", con carrozza Risto-Bar FS che "espleta poco risto e tanto bar".
Assieme all'IC "Nievo" ed all'EC "Romulus", l'IC "Miramare rappresenta oggi il terzo collegamento diurno tra Udine ed Roma ed introduce una nuova relazione (prima mai esistita) con la città di Salerno.
Per i collegamenti su Milano, ci sono state minime variazioni di orario entro i 10 minuti: così è stato per l'IC "Svevo" Trieste-Sestri Levante, per l'IC "Tergeste" Trieste-Milano e per l'Exp "Freccia delle Dolomiti" Udine-Milano: a differenza degli IC, quest'ultima relazione è svolta con carrozze tipo X, con titolare di solito una E 656 (una sezione proviene dal Cadore, da cui il nome "dolomitico" del treno).
L'IC "Fogazzaro" Udine-Milano, continua a perdere all'arrivo le coincidenze con i treni verso Torino e Genova e soprattutto con il TGV "Alexandre Dumas" verso Parigi, forse la principale novità internazionale introdotta con il precedente orario invernale.
Sul fronte notturno, sono stati con-

fermati l'Exp "Triveneto" (Trieste-Lecce, 15 ore di viaggio con WL che vengono agganciate solo a Venezia S.L., mentre la precedente sezione da Bolzano e carri auto Bolzano-Bari viaggia ora con il nuovo Exp n. 929 Milano-Lecce, via Verona), l'Exp Trieste-Roma (che ha in composizione WL solo del tipo T2 e che guadagna 6 minuti nei tempi di percorrenza), l'Exp Udine-Napoli (noto come "il Napoli" e che assume ora il nuovo numero 871), che consente di raggiungere il Vesuvio (o meglio le solfatare di Pozzuoli, visto che è limitato alla stazione di Campi Flegrei) in poco meno di 12 ore di viaggio, ma che arriva troppo presto a Roma per costituire un valido collegamento notturno con la capitale - in alternativa bisogna allora optare a Mestre per il WL Trieste-Roma, partendo da Udine con l'IR delle ore 22.30, oppure con l'aereo (quest'ultima possibilità, però, non fa per lo scrivente, treno-dipendente convinto!).

Per quanto riguarda i collegamenti internazionali, l'EC "Romulus" anticipa di 5 minuti la partenza da Roma, mantenendo invariato l'arrivo a Wien ma peggiorando la percorrenza su Udine di 9 minuti; in senso inverso, orari quasi invariati, ma di nuovo si peggiora la percorrenza di 14 minuti in arrivo a Udine (e non sono pochi) e di 6 minuti su Termini. Vale la pena notare che sui quadri orari è indicato che per i viaggi internazionali non è dovuto il supplemento EC. L'incrocio dei due convogli non avviene più ora nella stazione di Udine ma nel tratto compreso tra Reana e Vât; confermata la sezione per Salzburg/Linz. Detto all'inizio dell'articolo dei problemi di condizionamento "patiti" dalle carrozze SGP delle ÖBB inizialmente utilizzate su questa relazione (ricordo che lo stesso tipo di vettura è stato acquistato anche dalle DB, dalle HŽ - che le utilizza per il suo treno di maggior prestigio, l'EC "Mimara" Zagreb-Leipzig - e dalle SŽ), l'attuale composizione è ora formata da 6 carrozze di 2ª classe Z1 FS (di cui una salone, tipo BH), la Risto-Bar FS, due Z1 FS di 1ª classe e due carrozze ÖBB Z1 SGP, rispettivamente di 1ª e 2ª classe per Salzburg/Linz. Titolare del treno è sempre una E 652 del deposito di Udine.

L'En "Remus" (corrispondente notturno del Romulus), elevato di categoria da un anno, con moderne carrozze Z1 FS nonché WL e CC, pur mantenendo invariati gli orari, purtroppo non fa più servizio viaggiatori a Udine (dove comunque sosta per motivi di servizio). Questo è un grave handicap per chi sfruttava tale treno per il rientro in serata dalla capitale e darà luogo a sicure proteste degli utenti, alle quali lo scrivente aggiungerà la sua!

L'EN "San Marco" Wien-Venezia via Cervignano, mantiene immutato l'orario atto a servire le note località balneari dell'Alto Adriatico (in coincidenza con i bus di linea): non per niente il motto pubblicitario di questo treno è "Mit dem Zug zur Sonne" (non occorre tradurre). La composizione è degna di nota per la modernità: infatti, accanto alle Z1 ÖBB di costruzione SGP ed alle tradizionali WL del tipo T2, si possono trovare le modernissime CC a quattro posti per scompartimento, climatizzate e con nuova livrea, già circolanti sugli ormai famosi Hotel Zug (ovverosia TrenHotel) che collegano Wien-Hamburg, Wien-Zürich e Zürich-Hamburg, assieme alle WL con doccia in ogni scompartimento. A questo EN è agganciata sempre una carrozza bagagliaio (probabilmente per i bagagli e soprattutto per le biciclette).

Confermati risultano poi essere i quattro soliti straordinari estivi: Exp Firenze-Wien (materiale FS, che comunque circola anche in altri periodi dell'anno), Praha-Rimini (materiale CD con WL e CC, quest'anno però solo due volte alla settimana), Wien-Ancona (Adria Express, materiale ÖBB, WL, CC e con carri auto per Mestre e Rimini, solo al sabato) e "Postumia Express" (Venezia-Postojna, via Monfalcone-Villa Opicina, solo al sabato e senza transitare per Trieste C.le).

Non cambia (in peggio) il bistrattato Exp "Gondoliere" (Venezia-Villach, con prosecuzione su Wien), ridotto oggi a tre sole carrozze in servizio internazionale (1 ÖBB Z mista di 1ª/2ª classe e 2 X FS di 2ª classe, spesso tutte imbrattate dai vandali che ora non risparmiano nemmeno il tetto, dopo aver saturato le fiancate. Ma come faranno!). Alla domenica, questo treno fa servizio di biciclette al seguito, ma solo fino a Tarvisio, dove viene staccata la carrozza bagagliaio FS tipo X. Ricordiamone per un momento i fasti del passato: fino al 1982 questo treno aveva in composizione carrozze Wien-Marseille, Wien-Trieste, Wien-Venezia, Karlsruhe-Trieste, Udine-Roma (anche WL e CC), Udine-Ventimiglia, e Udine-Torino; fino al 1995 (chi non se lo ricorda) la composizione era Wien-Trieste, Wien-Venezia, Budapest-Venezia (anche WR), Budapest-Roma (anche WL e CC), Mosca-Roma (WL), Tarvisio-Venezia (solo postale): con quest'ultima pesante composizione, la E 656 titolare del treno, era al limite delle sue potenzialità nel momento in cui si trattava di ripartire in rampa da Tarvisio Città verso Camporosso, ed il rumore della locomotiva che si rifletteva sulle case di fronte alla linea ferroviaria dava tutta l'idea dello sforzo che doveva fare per trainare in salita un convoglio che poteva avere fino a 15 pezzi.

Per quanto riguarda la Bassa Friulana, scompare l'IC "Canaletto" Zürich-Trieste (era ora, visto che ritornava a Venezia vuoto, con un irrazionale utilizzo delle comodissime carrozze EV4 delle SBB). Ora, infatti, il treno è limitato a Venezia, come nell'orario di due anni fa.

L'Exp "Venezia Express" (Venezia-Budapest, notturno) riduce la sua percorrenza di 12 minuti e porta in composizione carrozze SŽ, FS, MAV. C'è poi il WL per Mosca ed una sezione di 2ª classe Venezia-Timisoara, che in circa 24 ore di viaggio realizza un nuovo collegamento con la Romania. Forse qualcuno si ricorda la mitica composizione di questo treno fino al 1991 (cioè fino all'interruzione della linea dei Balcani): Venezia-Beograd (WL, CC e 2ª classe JZ), Port-Bou/Irun (confine Francia-Spagna)-Beograd (CC JZ), Venezia-Skopje (X 2ª classe FS), Venezia-Athenes (CC ferrovie greche - sigla CH - e postale X FS).

Peggiora la percorrenza l'IC "Drava" (Budapest-Venezia, diurno, prima classificato Exp), composto integralmente da carrozze Z1 MAV, costruite in Spagna. A volte succede che manchi inspiegabilmente la prevista WR, mentre in altre oc-

casioni, il forte ritardo del convoglio accumulato all'estero fa sì che il treno venga arrestato a Trieste ed i passeggeri trasbordati sul primo IR verso Venezia. Spesso, tra Villa Opicina e Trieste titolare del treno è una E 636 che francamente stona un pochino davanti alle modernissime carrozze MAV (in parte anch'esse imbrattate dai vandali, forse italiani).
L'Exp "Simplon Express" (Geneve-Zagreb), prosegue ora su Vinkovci (nella disastrata Slavonia orientale occupata dai serbi), con orari e composizioni immutate. Dopo Vinkovci, le linee ferroviarie sia verso la Serbia che verso la Bosnia-Erzegovina, sono state quasi tutte riattivate dai militari delle Forze ONU: tuttavia, non ci sono ancora segni di distensione tali da riprendere i servizi internazionali. Il treno porta anche una sezione Trieste-Geneve (CC e 2ª classe X FS); da Mestre, gli vengono attaccate le sezioni Venezia-Geneve (CC e 2ª classe X FS), Venezia-München (CC e 2ªclasse X DB); soppressa, ma non per scarsa frequentazione, la sezione Venezia-Roma (solo WL, via Verona-Bologna); peccato per quest'ultima, che era un utile collegamento notturno anche per chi da Udine doveva recarsi nella capitale. L'Exp "Simplon Express" ha la caratteristica (assieme all'IC Nice-Basel) di iniziare e terminare il suo viaggio sempre in località fuori dall'Italia.
Infine l'IC "Kras" (Carso), misero "rapido" internazionale di tre sole carrozze SŽ che collega Zagreb-Trieste e che fa parte della più sostanziosa sezione Zagreb-Pula; oltre a questo treno, la città istriana è collegata con la capitale croata anche con il ZV (Zeleni Vlak, cioè treno verde) "Arena", svolto con automotrici di quelle che si vedono anche in Italia per gli straordinari turistici.

Resto d'Italia

Volgendo un rapido sguardo all'ambito nazionale, si può evidenziare come il concetto di "Qualità Totale" abbia coinvolto anche i binari: infatti, con l'offerta "Eurostar" (47 ETR fra i modelli 450, 460 e 500), le FS hanno rinnovato la gamma dei treni migliori sulle tratte più frequentate (Milano-Roma-Napoli, Roma-Reggio Calabria, Roma-Taranto/Lecce, Torino/Savona-Roma, Venezia-Roma, ma anche sull'intasatissima Milano-Venezia); un punto negativo è rappresentato dal "declassamento" e spostamento su altri itinerari dei tradizionali IC (quelli con materiale ordinario), che andranno a sostituire gli attuali IR con maggior aggravio economico per l'utenza che dovrà sborsare anche il relativo supplemento (come dire, non aumentano le tariffe ma ci saranno sempre meno treni privi di supplemento).
Ad esempio, sulla tratta Milano-Roma, sono rimasti solo 4 gli IC con il classico supplemento: il "Cilea", per Reggio Calabria; il "Verrocchio", limitato alla capitale; il "Vesuvio", per Salerno; il "Partenope", per Napoli; tutti gli altri sono Eurostar con ETR e relativo supplemento speciale.
Si segnala inoltre: un nuovo EN "Gottardo" che collega Roma a Zürich (porta lo stesso nome del mitico TEE svolto con gli elettrotreni policorrente SBB degli anni Sessanta); i nuovi servizi di auto al seguito Torino-Crotone e Firenze-Lamezia Terme; il nuovo IC "Cavour" Torino-Taranto, via Salerno-Potenza-Metaponto; la soppressione dell'Exp n.364 Roma-Port Bou/Cerbere via Ventimiglia, con WR e CC (questo treno, unitamente al Roma-Lecce, era l'unico Exp rimasto con servizio WR); le nuove relazioni dirette anche con CC Milano-Avellino, via Caserta e Milano-Potenza, via Foggia; la limitazione a Crotone dell'IC "Crati" da Milano e che prima arrivava fino a Cosenza via Taranto-Metaponto; un nuovo Exp (n. 929) Milano-Lecce, via Brescia-Verona-Bologna, che a Verona riceve la sezione Bolzano-Bari, anche con WL e CC, con servizio auto al seguito Bolzano-Bari (prima viaggiava con l'Exp "Triveneto"); la conferma del D Modica-Palermo, effettuato con le ALn 663 del deposito di Palermo, che con una percorrenza di 300 km per sei ore di viaggio rappresenta il servizio più lungo in assoluto svolto con automotrici termiche; l'elevazione ad IC "Maremma" dell'Exp periodico Milano-Grosseto; il prolungamento fino a Torino dell'IC "Sila", Cosenza-Roma; due nuovi collegamenti con Pendolino CIS Milano-Zürich ed il raddoppio dell'offerta su Geneve/Basel; un nuovo collegamento diretto con le ALn 663 del deposito di Benevento, Termoli-Roma, denominato "Freccia del Biferno", via Campobasso-Isernia (la linea Termoli-Campobasso ha quindi ricevuto nuova linfa, con diversi treni, dopo che con l'orario invernale, con un solo collegamento, era in odore di chiusura).
Una curiosità per concludere: all'Exp tutto WL e CC Roma-Palermo è stato ora assegnato il nome "Il Gattopardo", famoso romanzo di Giuseppe Tomasi di Lampedusa dal quale è stato anche tratto nel 1963 l'omonimo capolavoro cinematografico di Luchino Visconti. Credo che sia la prima volta che un convoglio ferroviario venga "culturalmente" elevato così in alto: speriamo solo che anche il materiale rotabile non sia da meno, per la soddisfazione di tutti i viaggiatori, più o meno "acculturati"!

Carinzia

Si segnalano anche alcune novità ferroviarie nella vicina Carinzia, tratte dall'orario estivo ÖBB.
Dal 1° giugno 1997 è stato soppresso l'IC n. 430/431 Wien-Klagenfurt-Innsbruck (Val Pusteria/Pustertal), che realizzava un collegamento diretto della capitale con il Tirolo attraverso la Carinzia ed il Sudtirolo. Il suo posto, con lo stesso nome, è stato preso dal D n.438/439, limitato però alla percorrenza Klagenfurt-Innsbruck: dal capoluogo carinziano il treno parte alle ore 6.36 per arrivare nella città tirolese alle 12.03 (dove trova coincidenza per la Svizzera); a San Candido/Innichen transita alle ore 9.25. La partenza da Innsbruck è fissata alle ore 13.53 con arrivo a Klagenfurt alle ore 19.53; a San Candido/Innichen transita alle ore 16.34, facendo così saltare la precedente comoda coincidenza con l'autolinea per Udine. In testa a questi treni sono di turno le locomotive bicorrenti ÖBB gruppo 1822.
Tra Lienz e Wien è stato invece introdotto un nuovo IC, denominato "Egger Lienz", che arriva nella capitale alle 21.05.
Come le FS, anche le ÖBB hanno introdotto dal 13 luglio al 14 settembre un treno turistico per collegare Villach con Postojna (e le sue famose grotte), che transita pure per Ljubljana, città che da sola offre motivi di attrazione turistica per i villeggianti che soggiornano nelle località carinziane.
L'espresso notturno Zürich-Villach (con servizio auto al seguito Feldkirch-Villach) aggiunge ora alla sua composizione alcune carrozze diret-

te per Zagreb, realizzando così un secondo collegamento Croazia-Svizzera, dopo quello espletato dal Simplon Express (via Villa Opicina-Domodossola). Orari: da Zürich ore 21.33 a Zagreb ore 11.17; dalla capitale croata alle ore 18.05 alla città svizzera alle ore 8.26.
Per aumentare la sicurezza personale del "gentil sesso", dal 1° giugno 1997 le ÖBB hanno previsto, su alcuni treni notturni, degli appositi scompartimenti riservati per sole signore: i treni interessati sono un IC Villach-Wien (con arrivo alla mezzanotte), l'EN San Marco Wien-Venezia, gli Exp (Zagreb)-Villach-Feldkirch-(Zürich) e Zagreb-München.

Slovenia

Si riportano infine di seguito alcune informazioni ferroviarie tratte dal nuovo orario estivo delle Ferrovie Slovene (SŽ) che, per continuità geografica, riguardano anche quelle croate.
Da notare che l'orario (Vozni Red) delle Slovenske Zeleznice risulta essere strutturato in modo analogo a quello delle ÖBB, con la stessa colorazione delle pagine e simbologia.
Il principale treno di Slovenia e Croazia, l'EC "Mimara", Zagreb-Ljubljana-Leipzig, prosegue ora fino a Berlin, costituendo sicuramente uno degli EC a più lunga percorrenza in assoluto. La composizione è veramente moderna, in quanto vengono utilizzate le carrozze di fabbricazione austriaca SGP sia delle SŽ che delle HŽ, con carrozza ristorante e servizio telefonico su tutto il tragitto. Per chi volesse vederlo, a Jesenice (dove avviene il cambio trazione) arriva alle ore 10.56 verso nord ed alle ore 18.46 verso sud; la sosta per la dogana comunitaria dura circa 15 minuti.
Altri collegamenti internazionali di rilievo sono: l'IC "Emona" Zagreb-Ljubljana-Wien, con servizio ristorante e telefono; l'IC "Croatia", stesso servizio e percorso del precedente; l'Exp "Lisinski", con CC e WL, Rijeka-München, Pula-München, Vinkovci-München, Zagreb-München; l'Exp n. 414, con CC e WL, Koper-Praha, Pula-Praha, Zagreb-Praha; l'Exp "Opatija", con CC, WL e servizio auto al seguito, Rijeka-Ljubljana-Wien; l'Exp n. 1458, con CC, WL e servizio auto al seguito Koper-Ljubljana-Wien; tra Ljubljana e Villach circolano anche due treni, "Triglav" e "Bled", effettuati con automotrici diesel in coincidenza con i treni da Klagenfurt verso la Germania (uno di questi, incrocia a Jesenice l'EC "Mimara" diretto a Berlin); l'Exp "Simplon Express", con CC e WL, Vinkovci-Zagreb-Geneve (via Trieste), che porta anche una sezione diretta Zagreb-Pula, via Divaca.
Va fatto notare che come novità, l'orario estivo ha portato nuovi ed inediti collegamenti internazionali con Pula: infatti, la città istriana, nota per la sua arena e collegata con una linea a binario unico, non elettrificata e separata dal resto della rete delle ferrovie croate, è ora collegata con servizi diretti verso Praha e München, a chiaro servizio dei turisti estivi; questo fa riflettere sulla situazione del Friuli-Venezia Giulia, dove località come Trieste (e l'Alto Adriatico in genere) non dispongono di nessun collegamento diretto con la Germania o con l'Austria (eccetto ovviamente l'EN "San Marco", che però non tocca Trieste).
In genere, va poi osservato che la Slovenia, per quanto piccola sia, ha diversi (e frequentati) collegamenti con Wien e Villach.
Sul versante interno sloveno, sono stati istituiti diversi IC tra Koper e Maribor, con servizio ristorante ed uno, il "Galeb" anche con auto al seguito.
Koper è ora pure collegata direttamente a Nova Gorica (solo al sabato per il periodo estivo) con automotrici diesel, mentre in inverno (con lo stesso materiale), gli sciatori di Ljubljana possono raggiungere le piste di Bohiniska Bistrica (sulla linea Transalpina) con un apposito collegamento ferroviario diretto.
Buon viaggio a tutti.

Alessandro Fanutti

Transport '97

Si è tenuta dal 10 al 14 giugno 1997, a Monaco di Baviera, la Transport '97, la più importante fiera europea dei trasporti e della logistica.
Tra i vari stands, dove erano rappresentate le più importanti ferrovie europee, nonché i costruttori di materiale rotabile, è da segnalare quello della Krauss Maffei che presentava il suo ultimo prodotto, L'Eurolok nota come "Euro-Sprinter", da alcune settimane in prova effettiva sulle linee della DB come gruppo 127.
Questo modello può dirsi veramente universale a livello europeo: infatti, è predisposto per la politensione (15 kV 16 2/3 Hz, 25 kV 50 Hz, 3 kV continua e 1,5 kV continua), sviluppa una potenza di 6.400 kW (adatta quindi sia ai convogli merci che a quelli passeggeri) per una velocità massima di 230 km/h e 86 t di massa complessiva. L'Eurosprinter della Krauss Maffei è già stato immatricolato sotto reti di altri stati, quali Spagna, Portogallo e Grecia, mentre derivazioni da questo modello sono previste in altri paesi.

Alessandro Fanutti

Stazioni ristrutturate e progetti per Latisana

Le stazioni di San Giorgio di Nogaro e di Latisana sono state completamente ristrutturate.
A Latisana proseguono intanto i dibattiti e le polemiche riguardo al ponte ferroviario sul Tagliamento. Infatti questo manufatto è rimasto più basso rispetto agli argini che sono stati rifatti e sopraelevati dopo le disastrose alluvioni del 1965 e 1966: perciò il ponte stesso crea un intralcio, quasi una diga, al deflusso delle acque del fiume in caso di piena. La dimostrazione si è avuta l'anno scorso durante la grossa piena del mese di giugno: il traffico ferroviario ha dovuto essere sospeso per permettere il posizionamento sulla ferrovia di sacchi di sabbia che hanno così permesso di mantenere il livello degli argini costante. Scartato il progetto di spostare più a monte la ferrovia e di conseguenza la costruzione di una nuova stazione distante dalla cittadina, è stato riproposto il progetto di innalzare il ponte di 2,2 metri e di sopraelevare di 4,2 m il piano di stazione in modo da eliminare la ripida livelletta tra la stazione ed il ponte stesso e creare un dolce raccordo tra il piani della stazione e quello della campagna in direzione di San Giorgio di Nogaro. Tutto ciò ha comportato la sospensione dell'inizio dei lavori per la costruzione dei sottopassaggi che dovrebbero sostituire i passaggi a livello di Latisana.

Claudio Canton

Notizie flash

Il 5 maggio è transitato per Udine un carro a pareti scorrevoli che aveva la particolarità di avere una doppia marcatura delle ferrovie finlandesi VR e della Bentheimer e Ahaus Alstätter Eisenbahn AEE. Denis Carlutti

Il giorno 11 maggio l'EC "Romulus" diretto a Wien presentava una composizione di 15 pezzi al posto dei tradizionali 9. La trazione era effettuata da una coppia di E 652.
Denis Carlutti

Le officine di Udine hanno applicato gli smorzatori antiserpeggio alla locomotiva elettrica E 646.058. Per il momento pare però che non siano previsti aumenti della velocità massima della macchina. L'applicazione si va estendendo anche ad altre macchine. Carlo Pravisano

Il 13 maggio è stata effettuata la prova a caldo della caldaia della locomotiva 728.022 in riparazione presso il museo di Trieste Campo Marzio. Visto il buon esito della prova, ora verranno iniziati i lavori di revisione del carro della locomotiva e del biellismo. E' inoltre necessario sostituire un asse del tender che sarà prelevato dal tender di un'altra locomotiva presente nel museo.
Claudio Canton

E' transitato fra Udine e Gorizia, proveniente da Venezia, il 4 giugno un treno interregionale composto da materiale per treni navetta al traino di una E 632 totalmente dipinto con i nuovi colori della Corporate Identity. Loris Toneguzzo

E' iniziato con il nuovo orario estivo '97 il servizio periodico merci sulla relazione Ungheria-Pordenone via Gorizia dei treni 42594/4259, denominato in gergo ROLA. La sua composizione, al cui traino è facile vedere una E 633 con pantografo Faiveley, prevede al seguito una carrozza cuccette MAV ed un numero oscillante fra 16 e 18 carri ultraribassati S53 per il trasporto camion. Il servizio viene effettuato per la DUNA-COMBI ungherese. L'effettuazione avviene nel senso Gorizia-Pordenone al mattino e viceversa al pomeriggio nelle giornate di lunedì e di giovedì. Loris Toneguzzo

Durante la presentazione del nuovo volume sulla Transalpina realizzato dal dott. Paolo Petronio, avvenuta nella sala del Club Eurostar di Udine (ex Disco Verde), il console a Trieste della Slovenia ha annunciato che sono pronti i progetti esecutivi del collegamento ferroviario tra la Slovenia e l'Ungheria ed è stato annunciato che con l'orario estivo '98 saranno effettuati servizi con il Pendolino anche su Udine.
Claudio Canton

Il primo giugno da Tarvisio verso Pontebba sono transitate 4 E 652 (2 in doppia trazione e 2 al traino), tutte di rimando. Un "Lokzug" all'italiana, insomma.......
˝ In seguito si sono avute altre segnalazioni di questi transiti, stiamo perciò indagando per verificare se si tratta di casi eccezionali o se tutto questo è previsto dall'orario di servizio. Denis Carlutti

Durante una delle consuete e (quasi) giornaliere manovre nello scalo CEMAT di via Marsala a Udine, il 5 giugno una 245 FS rimaneva immobilizzata da un guasto e chiamava riserva. La macchina giunta in soccorso è stata una D 145 che, per inciso, era da quasi un anno che non si vedeva più all'interno di questa struttura privata. Denis Carlutti

Il giorno 29 giugno in coda ad un merci per Tarvisio c'era un carro chiuso con immatricolazione JŽ ovvero Ferrovie Jugoslave (o meglio Serbe). Era dal tempo dell'inizio del conflitto in Bosnia che non si vedevano più a Udine carri di questa amministrazione. Denis Carlutti

La demolizione del tratto Carnia-Pontebba della vecchia Pontebbana è stata completata entro la prima metà di luglio. Il materiale risultante dalla demolizione è accatastato nella stazione di Resiutta, dove viene selezionato e suddiviso secondo la composizione (ferro, legno, ecc.).
Alla data del 6 luglio la demolizione era a questo punto: il treno cantiere con 3 pianali FS e la ex 260 DB a Moggio; il binario iniziava poco fuori Resiutta, lato Carnia, e terminava a 500 m dallo scambio di Carnia.
In pratica il treno cantiere era isolato. Quando sono terminati i lavori di smantellamento detto treno come sarà stato recuperato? Si pensava venisse demolito sul posto o che rimanesse lì come monumento.
Denis Carlutti

Primi problemi allo scalo di Cervignano. Le 3 locomotive D 145 assegnate all'impianto si sono guastate: 2 si sono bloccate e la terza aveva solo un motore utilizzabile. Questo ha creato la quasi totale sospensione delle operazioni di smistamento con il blocco di tutti i convogli in arrivo ai confini austriaco e sloveno. Notevoli proteste si sono levate dalle ditte che attendevano i carri con le merci necessarie alla loro attività. Le FS hanno garantito che la dotazione di locomotive da manovra sarà aumentata ed intanto è arrivato un D 141. Questi inconvenienti si sono registrati perché queste macchine si sono dimostrate poco potenti per affrontare la sella di Iancio; attualmente si utilizzano le locomotive in doppia trazione con una riduzione della potenzialità dello scalo. Le FS hanno dichiarato che prima di due anni non saranno però disponibili nuove locomotive più potenti. Claudio Canton

Il 27 luglio alle ore 1.30 è transitato per Udine un convoglio che trasportava militari e mezzi blindati dell'esercito austriaco di ritorno dalla missione di pace in Albania.
Marco Miconi

Il giorno 30 luglio è arrivato a Udine, proveniente da Roma come treno 73134, un ETR 500 destinato a prove di circolabilità sulla nuova Pontebbana; infatti nei giorni 31 luglio e 1 agosto si sono svolte alcune corse atte a verificare la possibilità di inserire questo convoglio nei prossimi fogli orario. Il pomeriggio dell'1 agosto, come treno 31 bis, è ritornato verso la capitale. Loris Toneguzzo

Cominciano a circolare anche i carri merci colorati in verde secondo gli schemi della Corporate Identity adottati dalle FS: un carro a carrelli a pareti scorrevoli tipo Habillss in tale colorazione è stato segnalato a Monfalcone. Inoltre in composizione al "Napoli" è stata inserita una carrozza cuccette ricavata dalla trasformazione di una carrozza tipo X.
Denis Carlutti

Nel giardino di una villa di Pozzuolo (lungo la SS Udine-Muzzana) è stato monumentato un carrellino tipo decauville restaurato con tanto di carico di carbone. Roberto Vassilich

Pochissimo vapore quest'anno.
Il treno a vapore Portogruaro-Postumia è stato trainato dalla 685.196, giunta appositamente da Verona, in quanto la 740.108 lamenta ancora problemi al biellismo e la 625.100 e 880.051 non hanno la potenza e l'autonomia per fare questo lungo viaggio. Purtroppo anche la 685 si è guastata al momento della partenza, presentava una perdita di vapore da un cilindro interno. Ha proceduto per alcuni chilometri a velocità ridotta; poi è stata coadiuvata dall'E 626.238 da S. Giorgio di Nogaro a Villa Opicina. Qui si è fermata non avendo avuto l'autorizzazione ad entrare in Slovenia. Durante la sosta i macchinisti hanno provveduto ad eseguire delle riparazioni di emergenza che hanno permesso l'effettuazione del viaggio di ritorno.
Una settimana dopo il treno della gita "Binari sconosciuti di Trieste" è stato trainato da 625.100 con l'aiuto dell'E 626.238.

Giuseppe De Rosa

A causa della solita carenza di finanziamenti è stato deciso di non raddoppiare il breve tratto della Pontebbana compreso tra la stazione di Udine ed il P.M. Vat. Questo è il tratto della linea che interessa l'area urbana di Udine. La sede stradale per il suo raddoppio è già pronta su quasi tutto il percorso: infatti essa era stata predisposta per la ferrovia Udine-Buia-Maiano. La costruzione di questa linea non fu mai completata a causa dello scoppio della prima guerra mondiale anche se mancavano solo la posa del binario e le finiture. Alla fine del conflitto i lavori non furono più ripresi.
Ritornando al tratto da raddoppiare, l'ultimo progetto, che dovrebbe essere quello definitivo, ne prevede l'interramento con la costruzione di una galleria artificiale, in quanto esso attraversa la città; si eliminerebbero così anche molti passaggi a livello. Gli abitanti della zona avevano anche chiesto la dismissione di questo tratto, con il suo spostamento lungo la linea di cintura di Udine, perché la ferrovia disturba la loro vita. Essi però non tengono conto che quando la ferrovia fu costruita passava in aperta campagna e che pertanto dovrebbero protestare con chi ha permesso la costruzione delle case vicino ai binari o che non avrebbero dovuto accasarsi in zona sapendo che il passaggio dei treni li avrebbe disturbati.

A. Fanutti/C. Canton

Le ferrovie hanno ventilato la possibilità di realizzare un impianto per la decoibentazione dell'amianto presente sulle carrozze e per la riparazione di carri e carrozze a Pontebba; questo per creare circa 200 posti di lavoro che compenserebbero parte di quelli persi per la chiusura dello scalo merci.
Si userebbe una nuova tecnologia che prevede la fusione di tutta la carrozza a 1700° in un altoforno. In seguito l'amianto verrebbe separato dagli altri materiale e vetrificato perdendo ogni pericolosità. Questa metodologia non prevede nessun inquinamento o pericoli per gli addetti, però non appena si è nominata la parola amianto si sono levate alte le proteste degli abitanti del luogo! Il sindaco però avute tutte le garanzie di sicurezza consiglia di non rifiutare a priori questa opportunità di nuovi posti di lavoro in una zona in cui essi scarseggiano. Qualcuno infine ha anche equivocato il tutto stabilendo che si vuole creare una discarica di amianto a Pontebba!

Claudio Canton

Sulla nuova guida telefonica di Udine alla voce Ferrovie dello Stato è scomparso il numero del servizio informazioni, sostituito da un generico "vedi spazio nella pagina". Qui in grande c'è la dicitura "Ferrovie italiane ed europee - Orari, tariffe, coincidenze" ed il numero 166.10.50.50. In caratteri minuscoli però si avverte che il servizio costa 2.540 lire al minuto più IVA essendo a gestione privata.
Le FS non sanno spiegarsi come mai non sia stato riportato il numero 147-888088 che è quello ufficiale di "Ferrovie informa", che è riportato negli elenchi delle altre province e nell'avantielenco e che ha il costo di un solo scatto. Pare però che il numero privato a pagamento funzioni benissimo, mentre sembra sia difficoltoso prendere la linea di quello FS.

Claudio Canton

Rappresentazioni teatrali si sono svolte nelle stazioni di Udine e Cividale. A Cividale durante il Mittelfest una rappresentazione itinerante ha fatto tappa in stazione, mentre un'altra si è tenuta su una carrozza. Una serie di recite si è tenuta anche a Udine su una carrozza centoporte del museo di Trieste che era stata posizionata dietro la nostra carrozza.

Claudio Canton

Con l'apertura dello scalo di Cervignano è stato deciso di chiudere lo scalo Sacca di Udine. Al suo posto si vogliono creare parcheggi, un centro intermodale, zone ciclistiche, ecc.. Inoltre si progetta di spostare la fermata Stazione degli autobus cittadini ad ovest del fabbricato viaggiatori, su viale Europa Unita, nel luogo dove ora esiste un parcheggio.
In seguito si smantelleranno tutti gli scali cittadini, ad esclusione di uno, che fungerà da scalo merci per Udine e che avrà una posizione decentrata rispetto alla città. Non è stato ancora deciso l'utilizzo futuro delle aree che saranno dismesse.

Claudio Canton

Il Comitato per il miglioramento del servizio ferroviario organizza le manifestazioni: A tutto vapore - Un treno d'epoca a vapore per la Fenice di Venezia sui seguenti percorsi: 14 settembre - Venezia-Portogruaro-Trieste-Gorizia-Udine-Venezia e 12 ottobre - Venezia-Udine-Gemona e ritorno.
Informazioni e programmi dettagliati: Bartolomeo Boscolo, tel. 041 5225670.

Mercatino

Cedo loco Rivarossi E 646, E 656, E 444 2ª serie, E 636, E 428 con aggiuntivi AM, Pierre e Tecnotren - prezzo competitivo; banco modellistico per ACEI, costruzione accurata in legno - prezzo interessante.
Loris Toneguzzo - 0434 899498.

Cedo libro nuovissimo: I grandi treni dal 1830 ai nostri giorni di C. Lamming.
Erik Della Monica - 0432 480029.

Cedo materiale rotabile vario: Lima, Rivarossi, Roco, Kleinmodelbahn, ecc..
Giovanni Vuerich - 0434 979297, 0335 211367.

Cedo Roco 04154B Br 290 138-7 e 04198C Br 1110 530.
Lorenzo Mazzitelli - 0432 546055

Cedo Lima 208022L E 424 disponibile in carrozza.
Mauro Zamolo - 0432 985046

Expo Model di Fossano: di tutto, di più

Sono stati nove giorni veramente interessanti, quelli intercorsi tra il 24 maggio ed il 1° giugno, durante i quali si svolto il 2° Expo Model nella città di Fossano.
Si è voluto dare spazio a tutti i settori modellistici, ma non solo, in quanto erano pure esposti, in appositi stands, auto d'epoca e recenti sportive, veicoli di pompieri, uniformi varie, armi da guerra, personaggi di fantascienza e persino un ... jet militare! Si trattava di un G 91 Fiat, che pur non essendo il massimo della tecnologia in tema, ha attirato molti sguardi ... e obiettivi fotografici. Non sono mancati stands di elettronica, di piante da appartamento e giardino, di auto e camion con RC elettrici, di video e foto e uno dedicato esclusivamente agli alianti modello.
Purtroppo il maltempo ha fatto saltare alcuni appuntamenti previsti dal programma; per esempio domenica 1° giugno non si sono svolte la battaglia navale e una dimostrazione di volo di elicotteri modello. In parte hanno però sopperito i video.
In sostanza la mostra si è sviluppata in 4 luoghi: stazione FS, con una sala dedicata a foto di materiale rotabile e rotabili veri esposti; castello degli Acaja, meta sempre ambita dai visitatori, in cui erano esposti veicoli dei pompieri (veri), uniformi varie e molti diorami militari. Sul piazzale antistante vi erano alcuni mezzi militari (jeep, cannoni) e la "piscina" in cui si è svolta una delle due battaglie navali previste. Nello stesso luogo vi era anche la pista delle auto RC con motore a scoppio.
Ma per gli appassionati di modellismo ferroviario la vera pacchia era all'Istituto Salesiano (antistante la stazione FS) ed i numerosi stands in piazza d'Armi, in cui erano presenti artigiani ed importatori. Peccato però che mancassero ditte come Lima e Rivarossi, mentre per esempio Roco era presente tramite la Gieffeci. D'altro canto va ricordata la presenza di negozi/artigiani di provenienza non proprio vicina, quali Altiner di Gemona del Friuli, Railpost di Lecce, Assalto al Treno di Milano, Sagi di Fano, MFAL di Roma, Tecnotren di Marcon. Oltre a questi, ed altri ancora, modellisticamente parlando c'erano Stima Modell, GC Modelli, Airone, Edil Model, Corel, CLM, Norisberghen, ed anche l'editoria con Mondo Ferroviario ed I Treni.
Nella palestra dell'Istituto Salesiano erano presenti molti plastici ferroviari, tra cui voglio ricordare quello del Cunifer, di cui sono socio, e quello dei Signori Casasole e Ronco, su cui ho potuto far girare alcuni miei modelli, tra cui un ammiratissimo ETR 500 (motrice+carrozza). Sempre nello stesso "padiglione" erano presenti diorami ferroviari in H0 e H0m, oltre al grande plastico del Gruppo Fermodellistico Piombinese, almeno una decina di velieri ed altre imbarcazioni, alcune vetrine con moto, altre con auto, altre con (ovviamente) treni, nonché numerosi elicotteri radiocomandati. Una curiosità era la serie di mezzi vari (treni, auto, elicotteri ed altro) realizzati utilizzando solo le asticelle in legno per i ghiaccioli.
Quasi inutile aggiungere che quel luogo è stato la mia seconda casa per quasi tutti i pomeriggi e le serate della mostra; questi 9 giorni sono passati veramente troppo in fretta, ma è stato bello rispondere alle domande dei curiosi, guidare treni, pilotare le piattaforme girevoli, e nell'insieme partecipare a qualcosa di veramente grande.
Sul plastico del Cunifer si sono notate composizioni un po' strane: ecco una vaporiera brasiliana (Frateschi) trainare alcuni carri merci FS, oppure una diesel magiara appena acquistata (Fuggerth) che disimpegna un merci svizzero, oppure ancora una "sestupla" di loco FS (636, 646, 444) avanzare su rettilinei ed elicoidali. Qui ho potuto far girare il mio ETR 500 ed una vecchia automotrice SNCF "Picasso" (vecchia produzione Jouef), ambedue filmati più volte dagli appassionati.
Parlando brevemente dei miei modelli esposti, hanno fatto bella figura una carrozza panoramica della Roco che ho precedentemente provveduto a riempire di personaggi Preiser colorati a mano, una "X" Roco grigia con gli stessi aggiuntivi, una carrozza CSD di Ribak nella vistosa livrea azzurra, la "classica" ALn 772 GT Modelli, alcuni carri L in metallo della GC Modelli, una Peugeot 205 in 1:87 da me elaborata con le insegne dell'olio Desiderio e pure il diesel ex DB .... della Bulfone, 320.001! Questo è una semplice ricoloritura di un modello Rivarossi che ho avuto in prestito dal titolare della Stima Model, nuova ditta artigianale di cui faccio parte, che produce (per ora) carri riscaldo di vario tipo e carrozze a terrazzini in metallo fotoinciso e particolari (interni) in resina. Per il futuro, la produzione di questa ditta si orienterà anche verso il trifase, un classico per gli artigiani. In definitiva c'è in socio del DLF di Udine .... che lavora per un artigiano piemontese!!
Personalmente ho potuto constatare la disponibilità di molti artigiani al dialogo, cosa sempre molto positiva, soprattutto per spiegare particolari tecnici di questo o quel modello.
Un po' di rammarico per alcuni artigiani di cui c'erano gli stands, ma vuoti, come Safer.
Venendo a qualche numero, posso dire che il plastico dei signori Casasole e Ronco misura circa 4 x 16 metri e possiede una fontana in scala realmente funzionante!
La stazione di Fossano, integrata in un enorme plastico con circa 400 m di binario e 70 scambi, e per una lunghezza totale di 30 m, è stata realizzata dai ragazzi dell'Istituto Salesiano. Questi ragazzi sono giovani ma non certo sprovveduti: per esempio si sono autocostruiti i pali per la linea aerea mediante tornitura (pali) e fresatura (plinti); il risultato è ottimo.
Nella stessa sala di questo plastico ve n'era uno in "N", della Miniminiera di Cuneo, fatto per giocare, ed inoltre alcuni edifici in scala grande in vera pietra (chiese e villette). In un angolo vi era un piccolo plastico in H0 studiato per il rodaggio dei modelli: strette curve ed un buon numero di scambi erano gli ostacoli da superare per locomotive ed automotrici, realizzato dal Club Modellisti Valli di Lanzo (circa 0.80 x 1.30 m). Anche associazioni famose come il GATT di Torino erano presenti, questa con un plastico in "N" di stile svizzero. Il Dopolavoro Ferroviario di Firenze era presente, tra l'altro, con un'eccellente realizzazione in scala 1:10 della Gr 552 FS in metallo.
Il signor Edoardo Testi si è dedicato invece all'autocostruzione in N di materiale FS, tra cui le ALn 663 e le E 636, utilizzando principalmente il legno di balsa. Il gruppo Modellistico Fossanese si è invece distinto per la realizzazione di moto in svariati tipi,

elaborando profondamente le scatole di montaggio commerciali. Il signor Battista Ruffino si è dilettato nell'assemblaggio dei velieri, tra cui il nostro Amerigo Vespucci in scala 1:100.
Tornado ai treni, non sono mancati piccoli plastici o diorami dello scartamento ridotto, come quello in H0m della stazione di Filisur, in puro stile svizzero.
Che aggiungere ancora? Che non vedo l'ora della prossima edizione dell'Expo Model, visto il successone di quest'anno!

Alberto Isoardi

L'angolo dei ricordi

Vorrei proporre ai lettori di questo periodico alcuni ricordi che dalla bruma di oltre mezzo secolo riaffiorano in me. Alcuni hanno un deciso carattere ferroviario.
Cercherò di riproporli nel modo in cui un bambino, attraverso il suo modo di vedere, diciamo fra i sei e i tredici anni, viveva incantato il mondo dei treni.
Ripensando a quei tempi mi è piacevole essere anziano, in quanto i tanti anni di vita mi hanno permesso di assistere ad avvenimenti e di vedere dal vivo cose che purtroppo il "progresso" ha fatto rapidamente scomparire per sempre.

I treni dei miei ricordi

(1ª puntata)

Per necessità ferroviarie, nel lontano 1936, con la mia famiglia andai ad abitare a Cervignano del Friuli. Oggi, rinverditi dalla passione per i treni, riaffiorano in me i ricordi delle lunghe visite alla stazione per vari motivi, ma soprattutto perché attratto da quell'insieme di uomini, segnali, macchine che facevano funzionare il trasporto ferroviario.
Proprio a quel tempo, se non sbaglio, venne elettrificata la linea Trieste-Cervignano A.G., fatto che ancor di più mi attirava verso quei luoghi per ammirare il cambio delle locomotive. Le mie preferite erano le grandi vaporiere che trainavano i treni da e per Venezia. Le loro enormi ruote, l'ansare della pompa, il calore che irraggiavano, i forni fiammeggianti, i neri uomini affacciati agli sportelli della cabina di guida, che a me sembravano esseri sovrumani, incutevano all'allora ragazzino timore ed ammirazione, che arrivava all'apice al momento della partenza. Potenti sbuffi ed alle volte grandi slittate delle rosse e lucide ruote, facevano rapidamente sparire verso Venezia la sferragliante sequenza dei vagoni, lasciandomi avvolto in nubi di vapore e di fumo.
Nell'altra direzione, cioè da e per Trieste, non appena la vaporiera liberata dalla sua fatica se ne andava solitaria con sussiego al deposito, ecco che si approssimava silenziosa e sorniona la locomotiva elettrica, meraviglia della tecnica di allora. Di lei gli adulti raccontavano cose per me solo intuibili: velocità, potenza, tanti motori, il numero dei quali io ero solito verificare basandomi sulle placchette smaltate bianche con un bel numerino nero: sei, otto. Sì, erano veramente molti.
I macchinisti avevano mani e facce pulite, segno che non dovevano pagare fisicamente per il funzionamento della macchina che traeva, invece che dal carbone, linfa vitale da un infinito filo sospeso in aria ed a cui era attaccata con un trespolo mobile. Non aveva lucide aste che si muovevano alternativamente, era insomma una grossa magica scatola che con tante ruote faceva salire molto più velocemente delle nobili vaporiere i treni fino a Trieste.

Giorgio Milesi
Macchinista di locomotive in scala 1:11

Recensione

Fascicolo:
I Trasporti Urbani di Gorizia

In occasione della mostra sulla Transalpina tenutasi a Gorizia è stata presentata e posta in vendita la ristampa anastatica dell'agile fascicolo dedicato al Trasporto Urbano in quel di Gorizia.
Il fascicolo dal titolo "I Trasporti Urbani a Gorizia" era stato pubblicato la prima volta nel dicembre del 1973. L'autore (tra l'altro morto in quello stesso anno) descrive molto compiutamente la genesi del Trasporto, prima a cavalli con carrozze, poi con i tram elettrici, di cui ci presenta la storia dei progetti, delle aspettative e delle beghe politiche (al solito); poi descrive l'organizzazione e per sommi capi la rete (2 linee). L'opera termina con la storia della vita del tram, la sua fine nel '35 e con un breve cenno storico sul bus che lo ha sostituito.
Il testo è scorrevole e diventa a volte farraginoso solo dove tratto da regolamenti e simili.
Le pagine sono 24 e contengono varie foto d'epoca (21).
Unico neo, dal punto di vista degli appassionati e dei non Goriziani, la mancanza di qualsiasi dato sul materiale rotabile e l'inserimento di una, sia pur semplice, cartina della rete.
A parte queste ultime considerazioni, che non intaccano minimamente la qualità di questa opera, il libro è una buona lettura.
Per reperire il libretto ci si deve rivolgere a Lucio Montagner durante le riunioni (fino ad esaurimento delle copie).

Denis Carlutti

Sono disponibili in carrozza le videocassette
LE FERROVIE DEL CADORE
realizzate dalla Video 90
e contenenti le uniche riprese esistenti della
FERROVIA DELLE DOLOMITI

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 6– Anno 2 (N° 3 / 1997)
Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico del Dopolavoro Ferroviario di Udine
Aut. Trib. di Udine N° 9/94 del 21/06/94
Distribuzione gratuita

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio